

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 外資系企業の取扱い (企業. 職業別 :
ゴルフ金武湾管理) (7)

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43478

会談録

(大河原 参事官・ガルフ 社長等)

経済局長
総務参事官

条約局長
参事官
条約課
法規課
アメリカ局長
参事官
北米第一課長
北米第二課長

秘
無期限

ラフニー (Loughney) カルソ副社長の
大河原参事官来訪

44. 12. 16. 米北一 (佐藤)

ラフニー・カルソ副社長が、16日、大河原参事官
を来訪した。と。3. 会談要旨次の通り。

同席者 北米第一課 多田 佐藤。
(左方) Holloway (President Gulf Oil
Company - Asia)
William. H. Blackledge (Manager,
Crude Oil Dept. Pacific
Gulf Oil)

1. カルソの製油所建設計画。
ラフニー副社長より、本年11月10日にカルソ
が発表した、沖縄における製油所建設計画
につき、次の通り説明した。

(1) 本件、製油所は、日産 10万バレルである。

GA 6

外務省

4058

北米第一課長

2

世界最初の重油の脱硫装置を使用し、クダ
の原油を中心として、(1) 硫黄分 1% の低硫重油

及び (2) ナフタを生産する。

(2) 製油所建設工事は、71年未だ7に完成

1. 70年暮までには完工予定のターミナル (中継
基地) と ~~連絡橋~~ 接続する。 (建設場所は、

(与那城村平安座)

11万バレル、沖縄東海岸沖の島) (本島の南)

(3) 上記製油所の製品販売先は、日本、韓国、

台湾、フィリピン等に予定されている。

(4) 製油所及びターミナルの建設に71年、~~8~~

琉球政府より各々別個のライセンスを受け、
製油所については、昨年一月、ライセンスを交付した

に付、~~本件~~ operate (2) 及び (3) の会社

株式、商船、石油、その他、計画の洋画に2112
検討を続け、日本本土に於ける

(本件あり)

GA 6

外務省

公営対策との関連における位置重要由への
需要増大。(カーブの折角) 査に及ぶ。日本国内

のこの方面の^需要は、今後、大幅に増大する傾向
にある。十分、予注意外とす。

教) T-5 予と八回通しを待たせ、^{本件計画の準備}実行に
踏み切、た次才する。

(5) 沖縄については、必要の技能を備えて

低廉な労力を確保し、地か、^{本件計画に}理想的な
市場行と考之。5 予みに、本件計画

の実施に伴い、^{約 500}名程度の予定とす。あつ
た他、南連事業への活動量増加と考之
^{事業}雇機機念の増大等

と、沖縄への~~寄与~~寄与は、利益とする。

(6) 今後の予定、^此とす。 (1) 製油所建設工事

契約の締結 (4 代^此同業と話合、^此進(2-112))

(2) 製油所表用の^此人、^此の^此定^此案あり。

(当方) 本件計画につき、通産省~~と~~連絡
して、大と置いたとす。 是より、通産省と

は、過去 2 年向、十分精説明し、来たる旨述
べるとともに、^{に力なり}通産省は 11 月 10 日の^{新聞}朝日新聞
の建設計画発表に^{に力なり}あつたこと云う話

ある。自分等とす。 且、~~通産省に~~

は十分説明してあつたつもりであり、通産省の
~~発表~~発表自体、^{意外}意外の感とあつた旨述へた。

2. 沖縄返還問題との関係

大河原参事官より、佐藤・ニクソニ共同声明

中、返還の 17 題に、^此中、^此の^此考^此之^此方^此に^此概^此略^此
説明したとす。 ~~是等~~ (4) 佐藤・ニクソ

~~共同声明~~ (是より、右に十分熟知して、旨述
へるとともに、^此製油所計画に^此ついて、^此極^此最近

に付て発表したため、沖縄返還交渉の進展
と競争力向上の取組とを云々述べているから、

本計画自体は、2年かかりの計画で
あり、決して取組むべきものではない。
（約100万ドル）（当分は、この金額でしか計画の進捗が保証されず、
支費は不明） （日本経済の政策として）

以下の関係は、先方より、共同声明発出の
11月2/日という時点を、どう解釈していいか
と伺った。2: 参事官より、例に非ず、本日ライ
センスをとった外、日企業に付いては、
（日本政府として）

返還にあたって、その利益保護のため、特別の
措置を講ずる必要がある。11月2/日以前は
（日本政府として）

沖縄の正當に従事している企業に付いては、
復帰に際し、併平に取扱うべきであらう。
（日本政府として）

先方より、日本政府と17日、11月2/日以前は、

どうやら、実際は、事業活動と
行なっている企業に対して、特別の考慮を
払う方針と伺っている。その点、先方（日）と
先方の参事官より、この点の詳細を伺った。
米国防府と今後接合を行なうことについて
答へた。
（内通）

3. 外匯法との関係。
参事官より、本土の外匯法については、併平に
適用し、日本本土と併平、1部の外幣を除いては
100%外匯という形に認められたい旨
（沖縄の本土復帰に備えて） （日本と併平の間の）
指図の上、~~先方~~ 先方から例として、~~併平~~ 併平の
合併事業の形に認められたい旨を伺った。
（注）11月13日と24日の通商省と外務省との
接合記録の件より、併平の、返還前
石油計画深掘掘補償を以て、併平

経済局長

条約局長

アメリカ局長

極秘

総務参事官

参事官

参事官

北米一課長

法規課長

北米一課長

中絶

ハロウエー (R.F. Hallway) カルフォルニア

アリア社長の大河原参事官来訪

44. 12. 24. 米IC- (佐藤)

ハロウエー・カルフォルニア・アリア社長ら。24日、大河原参事官と来訪し、12月18日の通産省

沖縄における精油貯蔵施設計画にかんじ

の話し合いの内容につき、次の通り通産省に返答した。(当方は先方発言の旨を承知した)

また、)

同席者 当方 北米一課 佐藤

相手方 フラック・ジョー (Manager

Crude Oil Dept. Pacific Gulf Oil)

1. 12月18日の会談で、通産省側より、カルフォルニアの自発的に精油貯蔵施設計画を

中止するよう意思表示がなされたのみならず、何等

前進がなかった。カルフォルニアは、(1) 製品

GA-6

外務省

4124

① カルフォルニアは、通産省側へ譲渡料の最大限を払う。カルフォルニアの精油貯蔵施設の新設は、new comer であるという通産省側の懸念を払ふべきである。この点を中心として、通産省の経済政策と相対して行方を探らねばならぬ。

の日本国内への販売については、日本側のハートランドを維持するつもりであり、また、(2) 復帰後は、(1) 復帰後

は、日本の石油行政に従う用意があるとの。従来より通産省側との交渉が示さずして来たことは、

原則は、その旨を承諾しうることであり、また、

(1) については、200~250万トンの投資を行なう。また、

(2) については、位置を石油は、今後の日本の需要に照らして検討するつもりである。

通産省と話し合う考えで、上記の話し合いも、通産省に對し、復帰後、カルフォルニアの精油貯蔵施設を石油行政

上の話し合いの内容につき承諾した旨を申し渡す。来年の復帰明けに再び話し合いをする旨を述べた。

2. 以上。

② カルフォルニアは、通産省側より、復帰後譲渡料

GA-6

外務省

諸租則の内容と早急に示して中5中5...
パートナーとアスヘキ日本側の合注との話合も
（契約に2112の）

具体的に進展の訳に行かぬ事... 以下
通産省との話合... 重要とある... いる。

(以下) 芝罘 カルプの 出資 ^{石油} 共同石油等
と ~~精製~~ の話と進め2113の報道...
（提議）

とのと簡(2と3)右報道は、カルプの
出したものでなく、むしろ、カルプ側と1214

ある報道の出しだとのも、通産省側の
態度変更の徴して1214の... 考之ている。

3
2. カルプ側と1214、~~通産省~~ 通産省との上記話合、
ありてり次第、沖縄現地で、何等かの
通産省の合とアスヘキの両側者の出席

ceremony 之行... 外部... 本件精製町社
の持手に記念と残さる... 1214... 考之ている。

4. 精製行建設の100万4代目 ^{化工} 等の
契約は現在、報第... 版契約... あり。

以下、4代目 ^{化工} ... 詳細な計算... 行
なっている段階... 千代田工業側と1215、
（化）

本件契約内容が外部に公表... 1214... しているか、
カルプとして、通産省と... している段階... あり。

あり、右の解決と... 1214... 本件契約の公表
と差しの... 方針... あり。

~~...~~
~~...~~
~~...~~

~~...~~
~~...~~

~~...~~
~~...~~

5. (互方の管内に在り) 沖縄紀地の米田当局及び琉球政府は、本件製油所計画に支持して
 (本件製油所は) 自由貿易地域指定条項の解除に付しても、琉球政府の意向に
 検討して其の indication を得て居る。

6. 互方当局より通商局に何等の申し合ひ等と見做るべき事柄は在らぬ。

GA-6

外務省

極 秘
 無 期 限
 部 の 内 号

タイプ指示	発信用	執務用	計
主 信	1	1	2
付	10		
属			

発送日 昭和44年12月25日
 発信 10タイプ 校査

文書課長 公 信 案 (分類)

公 信 番 号	米北1 第 1693 号	公 信 日 付	昭 和 44 年 12 月 25 日
大 臣	政 務 次 官	事 務 次 官	外 務 審 議 官
官 房 長	主 管	主 任	
	アメリカ局	参 事 官	北米第一課長
			起案者 T002 電話番号 446
受 信 者	在米 下田大使	発 信 者	参 知 大 臣
写 送 付 先		(希望発送日)	月 日
件 名	カルフ・オールの 沖縄製油所建設計画		
GA-2	25 外 16 省	回覧番号	

米北1才 1693号

昭和44年12月25日

在米大使殿

外務大臣

カルブ・オイルの沖縄製油所
建設計画

参考件3932号に關し、
カルブ・オイルの沖縄製油所建設計画
に關し、12月16日 同社社長 副社長
加、本長、12月24日 同社社長 副社長
加、本長、アメリカの大領事官等と東京
紙1枚の2、3の段の報告を要請し、

GA-4

送付する。但し、本件 郵報の送付は、日本郵政
法に違反する。 付属添付

条約局長 70
条約課長
法規課長
北米米二課長
北米米一課長
アメリカ局長
参事官
秘 無期限

カルブ社による平野産油港建設
の運営に關し。

45.6.17.米北一(佐藤)

1. 標記の件に關し、
16日、在京米國大使館 江崎書記官、
佐藤と来訪し、
(米國政府加、カルブ社に對し、同社が)
建設中の精油施設に關連して同島に
建設中の港灣施設(パイプラインと中心)に
關し、
おたす由)の運営に付与する ~~命令~~ として検付中
(江崎書記官非公報に通報)

越方とは、右に關する米政府 ~~指令案~~ の
関連部分並に、カルブの70口江崎に關する
fact sheet (11枚)を1件)と交換した。

2. 本長、江崎に付、(イ)米政府と12日
本件に極力積極的(環境政府も同様)に
取り組む。カルブ社に對し、本件 ~~指示~~ 指示

GA 6

外務省
1351

本件運送の要件、我が港灣制空の同意を要し、カルブ社に對し、(2)港灣の運営に關する外務省の承認を得る必要あり、(3)港灣の建設に關する環境影響評価書の提出を要する。

江崎書記官、在米大使館、6/23、23)

は、施政権遷移時71のことであり、その後の
問題は、同政府の問題であること
判断す

指摘してはいること。(12) 關心7社側も。

~~██████████~~ 施政権遷移後 1-7-24
71

同様の運営権を取付たことには同執する
様子もみられず、港灣の運営のみ確保
5-15-24

さしつかえなく、態度をとつてはいること
又、米と述べてはいる。關心7社側は、施政権遷移
移行には、自発的である他に、米政府の意向
や、米政府の意向によることとして、事件解決の行方71(1)

3. 上記につき、資産者及び運輸者に対し、
非公平情報として通報してはならない

OK
如何かと考へてはいる。(5-15-24) は、事件資料
と政府の内部資料として使用することは不可
米政府が關心7社、事件資料を Confidential にしてはいること。
(は本政府の、事件資料として扱って)
6-1-15-24。米政府より、關心7社に
報告するとのみは、いかにしてはいる(5-15-24)

DRAFT
(CCA Directive)

極 秘
無 期 限
部 の 内 号

行政官指令集

GULF PORT - OKINAWA

Along a one nautical mile arc centered at $26^{\circ} 22' 22''$ N Latitude, $127^{\circ} 58' 02''$ E Longitude beginning at a point 1 nautical mile NE located at $26^{\circ} 22' 57''$ N Latitude, $127^{\circ} 58' 57''$ E Longitude, continuing in a westerly direction along the arc to a point NW of the center of the arc located at $26^{\circ} 22' 53''$ N Latitude, $127^{\circ} 57' 05''$ E Longitude thence in a southwesterly direction to $26^{\circ} 22' 00''$ N Latitude, $127^{\circ} 56' 30''$ thence in a SS Easterly direction to the NW point of Honza Island at $26^{\circ} 21' 07''$ N Latitude, $127^{\circ} 56' 42''$ E Longitude. The area boundary continues along the high water line of Honza Island in an easterly direction to $26^{\circ} 21' 08''$ N Latitude, $127^{\circ} 57' 17''$ E Longitude thence in a NN Easterly direction to $26^{\circ} 21' 52''$ N Latitude, $127^{\circ} 57' 45''$ E Longitude thence NE to $26^{\circ} 22' 00''$ N Latitude, $127^{\circ} 58' 03''$ E Longitude thence NE to the starting point at $26^{\circ} 22' 57''$ N Latitude, $127^{\circ} 58' 57''$ E Longitude.

2. The said port shall be recognized and hereby is authorized as an unrestricted port of entry and exit with guaranteed free and safe access thereto, and egress therefrom, through the

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

waters contained between Kushi Wan, Mangui Sho, Ikoji Shima, Takabanare Jima, Nishino Iwa and Chin Saki.

3. Gulf Asian Terminals, Inc., hereinafter called the "Port Administration," hereby is authorized and empowered to exclusively operate and manage said port, and hereby is charged with the exclusive operation and management of said port, and in the conduct thereof, may do, as it may deem necessary, appropriate, or desirable, any or all of the following acts:

- a. Operate the port, its facilities, ancillary and auxiliary services on a twenty-four hour day basis;
- b. Control the movement of all merchant vessels, barges, tugboats or small craft entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing and anchoring within the port;
- c. Prohibit the entry into the port of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft which in the opinion of the said Port Administration could constitute a navigational danger or hazard within the port area or jeopardize the safety of the offshore or onshore facilities of the said Port Administration; or whereby the waters within the port limits are, or could be, threatened with pollution;
- d. Allocate the berth, mooring or anchorage position to which all vessels, barges, tugboats or small craft are to proceed within the port limits;

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

e. Suspend all operations and movements within the port limits in periods of bad weather, poor visibility, and the like, for the safety of the port and/or its environment;

f. Direct, instruct, order, and require all merchant vessels, barges, tugboats or small craft to depart from the port limits in the event of a typhoon warning being received if, in the opinion of the said Port Administration the port could not be considered a safe refuge;

g. Appoint, at its sole discretion and under such terms of employment as the said Port Administration considers necessary, appropriate, or desirable, Berthing Masters to assist in the safe maneuvering, including berthing and unberthing operations, of all vessels calling at any facility or berth within the port limits. Such Berthing Masters shall be under the sole control of the said Port Administration, and the compulsory use of such Berthing Masters shall be a condition of entry and departure for all vessels utilizing the facilities or berths within the port area;

h. Control and/or operate all tugboat, barge, line handling and workboats services that may be required to assist in the safe maneuvering, berthing, unberthing, cargo or storing operations of all vessels, or while serving the facilities within the port area. All tugboat services will be rendered under

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

Standard Towing Conditions and the use of such number of tugboats as may be required by the Berthing Master is compulsory for all vessels loading, discharging or bunkering at any berth or facility within the port area;

i. Promulgate and issue such Port Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port and all vessels operating therein;

j. Promulgate and issue such Terminal Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operations of all vessels when within the port limits or while berthed at any facility or berth within the port area; such Terminal Regulations to include, but not being restricted to, the safety procedures to be adopted and observed by all vessels while engaged in loading, discharging, ballasting, deballasting or gas-freeing operations;

k. Prohibit the discharge of any dirty ballast, bilge water, or any other liquid, material or substance liable to cause pollution, from any vessel, tugboat, barge or craft within the port area;

l. Have sole control over any and all remedial action, or services, that may be required in the event of any oil spillage, or misadventure, occurring on, or from, any vessel, barge, tugboat,

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

or craft or installation within the port limits whereby the waters of the port are polluted, or threatened with pollution. Such remedial action shall be at the expense of the vessel, barge, tugboat, craft or installation causing the pollution.

m. Authorize and control the removal of any wreck or obstruction that may occur within the port limits. Such removal shall be at the expense of the owner of the vessel, barge, tugboat, small craft, or persons causing the wreck or obstruction;

n. Control and operate any and all communication facilities that the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port, its facilities and all vessels therein. Any such communication equipment will conform to International standards and procedures and the requirements from time to time of the High Commissioner of the Ryukyu Islands;

o. Install, maintain and operate such navigational aids as the said Port Administration may deem necessary, appropriate, or desirable for the safe navigation of all vessels within the port limits and approaches thereto;

p. Have sole control over the design, construction and location of any facility or berth, permanent or otherwise that may be installed and/or erected within the port limits;

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

q. Instruct the owners or masters of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft intending to use the said port to comply with any and all of the international, national, local regulations and statutes governing quarantine, customs, immigration, collisions at sea, safety at sea, oil in navigable waters, loadline conventions, and the like;

r. Levy port service charges on any and all vessels utilizing facilities and services of the said Port Administration within the port area. Any such charges shall be compatible with the nature, type and cost of the services rendered or available.

s. Do, without in any way limiting the generality of the foregoing, any or all such further or other acts or things as will ensure the full, free, safe and effective operation and management of the port in the manner and for the purpose contemplated in this Directive.

FACT SHEET ON GULF'S OKINAWA PROJECTS

1. Initial plan for refinery and terminal in Far East started in 1966. Order placed in Japan for six 326,000-ton tankers.
2. Ryukyu Islands chosen as site due to central geographical location, deep water and sheltered anchorages.
3. Miyagi Islanders contacted in May 1967 regarding lease of land to Gulf.
4. First public announcement of Okinawa terminal made on June 26, 1967.
5. First public announcement of Okinawa refinery made on July 5, 1967.
6. Lease agreement signed with Miyagi Islanders on August 2, 1967. Payment of ¥24,300,000 (\$67,500) made.
7. License to build terminal issued by GRI on September 7, 1967.
8. License to build refinery issued by GRI on January 20, 1968.
9. January 1968 - May 1968 - Negotiations with Miyagi Islanders stalled due to opposition of less than 10% of people to lease land. Henza Islanders approached Gulf to use their land.
10. Lease agreement signed with Henza Islanders on June 14, 1968. Agreement with Miyagi Islanders cancelled.

ADDENDA

Payments made to Islanders

¥24,300,000 to Miyagi
 ¥228,600,000 to Henza for land rental for first five years
 ¥29,700,000 for crop compensation
 ¥52,200,000 for fishing rights
 ¥83,800,000 to move tombs

Spent to date on projects

Terminal - ¥13,680,000,000
 Refinery - ¥3,060,000,000

Meetings with MITI on Okinawa Projects

November 1967
 December 6, 1967
 December 12, 1967
 January 22, 1968
 February 5, 1968
 May 10, 1968
 June 28, 1968
 October 2, 1968
 December 2, 1968
 September 30, 1969
 November 12, 1969
 November 24, 1969
 December 18, 1969
 January 13, 1970
 March 12, 1970

GULF OIL CORPORATION'S OKINAWA TERMINAL

LOCATION - Heianza Island to the east of Okinawa in the Pacific Ocean

COMPLETION - 2nd Quarter of 1970

ACREAGE - 500 acres (Refinery & Terminal)

TOTAL COST - \$47 million (estimated)

COST TO DATE - \$38 million

LEASE - 60 years at 20¢ per tsubo per year (\$240/acre/year)

CONTRACTORS

PRIME - Chiyoda Chemical Engineering & Construction Co., Ltd.

TANKAGE - Chicago Bridge & Iron

EARTHWORK - Kokuba Gumi Co., Ltd.
 DeMauro Brothers

OFFSHORE - Brown & Root

ONSHORE (Piping & Electrical) - Japan Gasoline Co.

MATERIAL DOCK - Kokuba Gumi

COMMUNICATIONS - Summit Industrial Corp.

EMPLOYEES - Approximately 50 for the Terminal
 At least 50 for the tugs, line boats and maintenance
 1800 now employed in construction
 2000 expected at peak of construction

MAKEUP OF TERMINAL - 12 - 630,000 barrel crude oil tanks
 4 - 150,000 barrel clean product tanks (diesel, gas oil for blending)
 1 - 300,000 barrel fuel oil tank
 1 - 500,000 barrel fuel oil tank
 1 - 500,000 barrel ballast water tank

COST OF MOVING TOMBS - \$233,000

CROP COMPENSATION - \$82,500

FISHING RIGHTS - \$145,000

GULF OIL CORPORATION'S OKINAWA REFINERY

LOCATION - Heianza Island

COMPLETION - End of 1971

ACREAGE - 500 acres (Refinery & Terminal)

TOTAL COST - \$67 million (¥24,120 million)

SPENT TO DATE - \$8.5 million (¥3,060 million)

CONTRACTORS

PRIME - Chiyoda Chemical Engineering & Construction Co., Ltd.

SUB - Kokuba Gumi Co., Ltd.

EMPLOYEES - 350 permanent employees
1000 during construction

MAKEUP OF REFINERY - 100,000 b/d Crude Still
40,000 b/d Hydrodesulfurization (HDS) Unit
2 - 16,000 b/d Gulfining Units
2,700 b/d LP-Gas Recovery Unit
300 metric ton/d Sulfur Plant
15,000 b/d Platformer at option of partners

山形県の港湾管理制度上は、本件指令案
に示す通り包括的^{排他的}管理権を私企業
に与えることとすべきかと考えらるるので、本件
情報は早急に関係省に流して具体的
問題点を洗い出さうと、必要に応じ、米・琉
球にも早急に注文をつけておいた方がよい
と思っております。

糸 糸 柳井

極 秘
無 期 限
部 の 内 号

条約局長
参 事 官
条約課長
法規課長

高橋 千代
アメリカ局長
参 事 官
北米才二課長
北米才一課長

カルフ社による平安座島港湾
施設の運営について

45.7.22.
米.北一

本件に関する (別添 6月17日付メモ参照)
7月21日 在米米大使館 シミツ書記

官より 下記のとおり 申し越した。

記

1. USCAR 14、近期中 (日取りは未確定)

に、本件に関する 民外官指令を發

出した予定である。(発出期日 在米米大使館に

照会中)

(7時が、早くは8月初旬である) 外務省
との関係は未だ不明である。

GA-5

17

本件施設は運送船に既得権として主張されるものか
釘さしとあるは事実か

本件施設は運送船に既得権として主張されるものか
釘さしとあるは事実か

2. 民外官指令案の全文は別添のとおり
である。

14年12月16日 在米米大使館
から送付された (カルフ社による権利等

実質的右部分) に関する 復答文、
14年12月16日 在米米大使館

カルフ社からの 報告文、

(全文の 英文を 米.北一に 送付した

こと、12月16日 在米米大使館 参事官
の報告文に 関係する 報告文

を 送付した こと である (註)

3. 本件施設は運送船に既得権として主張
されるものか について 米.北一に 照会した

ことである。この 米.北一 指令は 未だ

GA-6

外務省

いはいか、米の政府は 新南英志
等との英を 明らかとするに
て

検討に^注いる。(新聞發表案文を呈しに
當るに報趣^注を在米大に要請す也)

註: 第12項の意味に在米大江ミ^注が依歸
に在るに於て次^注の如し。

(1) 本項は二の種契約に在る standard 存も
あり。

(2) 「successors of the High Com」とあるは例に於
て民政府の port authorities が設立した場
合等を想定しての事。

(3) 本件契約の存続と同時に民政府が消滅
するに於て効力を失ふこととなるは当然なり。12項
は復歸後のことと同一関係あり。

UNITED STATES CIVIL ADMINISTRATION OF THE RYUKYU ISLANDS
Office of The High Commissioner
APO San Francisco 96343

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

1970

ESTABLISHMENT OF KINWAN PORT *

1. The High Commissioner of the Ryukyu Islands, acting by and through the Civil Administrator, United States Civil Administration of the Ryukyu Islands, pursuant to the powers vested in him, hereby does authorize and establish as a port, designated and to be known as "Kinwan Port", the seabed, subsoil and superjacent waters within the following boundaries:

Along a one nautical mile arc centered at 26° 22' 22" N Latitude, 127° 59' 02" E Longitude beginning at a point 1 nautical mile NE located at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E Longitude, continuing in a westerly direction along the arc to a point NW of the center of the arc located at 26° 22' 53" N Latitude, 127° 57' 05" E Longitude thence in a southwesterly direction to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 56' 30" E Longitude, thence in a SE Easterly direction to the NW point of Henza Island at 26° 21' 07" N Latitude, 127° 56' 42" E Longitude. The area boundary continues along the high water line of Henza Island in an easterly direction to 26° 21' 08" N Latitude, 127° 57' 17" E Longitude thence in a NE Easterly direction to 26° 21' 52" N Latitude, 127° 57' 45" E Longitude thence NE to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 58' 03" E Longitude thence NE to the starting point at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E Longitude.

2. The said port shall be recognized and hereby is authorized as an unrestricted port of entry and exit with guaranteed free and safe access thereto, and egress therefrom, through the

CA DIRECTIVE No. _____, 1970
NUMBER _____

waters contained between Kushi Wan, Mangui Sho, Ikoji Shima, Takabanzaro Jima, Nishino Iwa and Chin Saki.

3. Gulf Asian Terminals, Inc., hereinafter called the "Port Administration," hereby is authorized and empowered to exclusively operate and manage said port, and hereby is charged with the exclusive operation and management of said port, and in the conduct thereof, may do, as it may deem necessary, appropriate, or desirable, any or all of the following acts:

- a. Operate the port, its facilities, ancillary and auxiliary services on a twenty-four hour day basis;
- b. Control the movement of all merchant vessels, barges, tugboats or small craft entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing and anchoring within the port;
- c. Prohibit the entry into the port of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft which in the opinion of the said Port Administration could constitute a navigational danger or hazard within the port area or jeopardize the safety of the offshore or onshore facilities of the said Port Administration; or whereby the waters within the port limits are, or could be, threatened with pollution;
- d. Allocate the berth mooring or anchorage position to which all vessels, barges, tugboats or small craft are to proceed within the port limits;

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

e. Suspend all operations and movements within the port limits in periods of bad weather, poor visibility, and the like, for the safety of the port and/or its environment;

f. Direct, instruct, order, and require all merchant vessels, barges, tugboats or small craft to depart from the port limits in the event of a typhoon warning being received if, in the opinion of the said Port Administration the port could not be considered a safe refuge;

g. Appoint, at its sole discretion and under such terms of employment as the said Port Administration considers necessary, appropriate, or desirable, Berthing Masters to assist in the safe maneuvering, including berthing and unberthing operations, of all vessels calling at any facility or berth within the port limits. Such Berthing Masters shall be under the sole control of the said Port Administration, and the compulsory use of such Berthing Masters shall be a condition of entry and departure for all vessels utilizing the facilities or berths within the port area;

h. Control and/or operate all tugboat, barge, line handling and workboats services that may be required to assist in the safe maneuvering, berthing, unberthing, cargo or storing operations of all vessels, or while serving the facilities within the port area. All tugboat services will be rendered under

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

Standard Towing Conditions and the use of such number of tugboats as may be required by the Berthing Master is compulsory for all vessels loading, discharging or bunkering at any berth or facility within the port area;

i. Promulgate and issue such Port Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port and all vessels operating therein;

j. Promulgate and issue such Terminal Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operations of all vessels when within the port limits or while berthed at any facility or berth within the port area; such Terminal Regulations to include, but not being restricted to, the safety procedures to be adopted and observed by all vessels while engaged in loading, discharging, ballasting, deballasting or gas-freeding operations;

k. Prohibit the discharge of any dirty ballast, bilge water, or any other liquid, material or substance liable to cause pollution, from any vessel, tugboat, barge or craft within the port area;

l. Have sole control over any and all remedial action, or services, that may be required in the event of any oil spillage, or misadventure, occurring on, or from, any vessel, barge, tugboat,

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

or craft or installation within the port limits whereby the waters of the port are polluted, or threatened with pollution. Such remedial action shall be at the expense of the vessel, barge, tugboat, craft or installation causing the pollution.

m. Authorize and control the removal of any wreck or obstruction that may occur within the port limits. Such removal shall be at the expense of the owner of the vessel, barge, tugboat, small craft, or persons causing the wreck or obstruction;

n. Control and operate any and all communication facilities that the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port, its facilities and all vessels therein. Any such communication equipment will conform to International standards and procedures and the requirements from time to time of the High Commissioner of the Ryukyu Islands;

o. Install, maintain and operate such navigational aids as the said Port Administration may deem necessary, appropriate, or desirable for the safe navigation of all vessels within the port limits and approaches thereto;

p. Have sole control over the design, construction and location of any facility or berth, permanent or otherwise that may be installed and/or erected within the port limits;

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

q. Instruct the owners or masters of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft intending to use the said port to comply with any and all of the international, national, local regulations and statutes governing quarantine, customs, immigration, collisions at sea, safety at sea, oil in navigable waters, leadline conventions, and the like;

r. Levy port service charges on any and all vessels utilizing facilities and services of the said Port Administration within the port area. Any such charges shall be compatible with the nature, type and cost of the services rendered or available.

s. Do, without in any way limiting the generality of the foregoing, any or all such further or other acts or things as will ensure the full, free, safe and effective operation and management of the port in the manner and for the purpose contemplated in this Directive.

4. For the purpose of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," in its application to Kinwan Port, and Gulf Asian Terminals, Inc., (1) each application for entry of merchant vessels under paragraph 3a of said Ordinance will be submitted as much in advance as is consistent with operational feasibility

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

and not as therein stated; (2) in addition to the requirements provided for under paragraph 4a of said Ordinance Gulf Asian Terminals, Inc., will notify the U. S. Army Naha Port Harbor-master as soon as possible of the time of arrival at the entrance channel to Kin Bay, and of the scheduled departure time from Kin Bay through the same channel. The purpose of the foregoing requirements is to avoid conflicting traffic within the said channel. (3) And the said Gulf Asian Terminals, Inc., shall be absolved from the duties called for under paragraph 6b of said Ordinance except in respect of any requisite clearance from the customs authorities of the Government of the Ryukyu Islands.

5. Gulf Asian Terminals, Inc., shall not be required to pay any annual, periodic or other tax, assessment, levy, duty, excise, rental, or other charge, fee, exaction, or imposition, or to obtain any license, permit, or other authorization, regardless of the governmental level, subdivision, agency, or office concerned, by reason merely of the establishment of Kinwan Port, under this Directive and the use and the conduct of the operation and management of the said port pursuant thereto.

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

6. The said Kinwan Port shall be deemed (1) a designated port of entry within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 125, 11 February 1954, entitled "Control of Entry and Exit of Individuals Into and From the Ryukyu Islands," and an authorized port of entry and exit within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," (2) an open port within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 56, 1956, entitled "An Act Concerning Customs Formalities Law," and Government of the Ryukyu Islands Act No. 46, 1962, entitled "Act Concerning Vessel," and (3) a quarantine seaport and a quarantine area within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 9, 1965, entitled "Quarantine Act"; and except as otherwise provided in this Directive the aforesaid Civil Administration Ordinances and Government of the Ryukyu Islands Acts shall be applicable to the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc.

7. The provisions of (1) paragraphs 5b, 7b, 7d(1), 10, 13, 14, 17, 19a, b, c, d, e, and k, and 31, Regulation Number 56-1, Headquarters 2d Logistical Command, APO San Francisco 96248, 6 September 1966, entitled "Water Transportation Facilities and Activities, Port Regulations," or regulations hereafter enacted containing provisions identical with or, although not identical

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

with but similar to the foregoing cited paragraphs of said Regulation Number 56-1, (2) Government of the Ryukyu Islands Act No. 59, 1954, entitled "An Act Concerning Ports and Harbors," (3) Government of the Ryukyu Islands Act No. 64, 1955, entitled "An Act Concerning Port Stovedoring and Terminal Operation Business," and (4) Government of the Ryukyu Islands Act No. 156, 1959, entitled "Pilot Law," shall not be applicable to the said Kinwan Port, nor to the operation and management thereof by Gulf Asian Terminals, Inc., nor to merchant vessels of Non-Ryukyuan registry, barges, and tugboats entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing, anchoring in, or otherwise using the said port, nor to officers, seamen, or other personnel of said merchant vessels, barges, and tugboats.

8. The High Commissioner of the Ryukyu Islands may make such use of the said Kinwan Port, or of its facilities, as he shall determine to be necessary, in the event of a military or civil emergency within the Ryukyu Islands.

9. The United States of America shall not be liable in any case for any damages or injuries which may be caused by or result from the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or from any use whatsoever of said Kinwan Port, other than by the United

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

States. The said Gulf Asian Terminals, Inc., shall hold the United States of America, its agencies, instrumentalities, and officers and employees free, safe, and harmless from any and all claims, damages, debts, demands, actions or causes of action whatsoever arising out of or connected with the operation and management of said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or arising out of or connected with any use of said Kinwan Port, by any person, firm, or corporation whatsoever other than by the said United States of America, its agencies, instrumentalities, officers, and employees.

10. The authority, and the rights and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., by this Directive, shall continue and remain in force and effect, as long as the permit heretofore granted the said Gulf Asian Terminals, Inc., on 10 November 1969, to use the said seabed, subsoil and superjacent waters in the boundaries described in paragraph 1 above shall continue and remain in force and effect, and shall cease, terminate, and be of no further force and effect when said permit terminates and is of no further force and effect. Further, failure by Gulf Asian Terminals, Inc., to comply with the provisions of the aforesaid permit or of this Directive shall be grounds for the High Commissioner to suspend or terminate the rights, powers, and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., under this Directive.

11. Gulf Asian Terminals, Inc., its successors or assigns, may assign the rights, powers, and privileges granted to it under this Directive to any person, firm, or corporation.

Standard Contract

CA DIRECTIVE
NUMBER _____

12. Provided that it be consistent with applicable law, and unless or until amended or appealed, this Directive and all the provisions thereof shall be binding upon and inure to the successors of the High Commissioner of the Ryukyu Islands and the Government of the Ryukyu Islands and to the successors or assigns of Gulf Asian Terminals, Inc.

13. The effective date of this Directive shall be the _____ day of _____ 1970.

FOR THE HIGH COMMISSIONER:

Civil Administrator

DISTRIBUTION:

L

大臣 大野 次 次 次

秘 無期限

経済局長	条約局長	アメリカ局長
総務参事官	参事官	参事官
北米才二課長	条約課長	北米才一課長
	法規課長	

カルフ社社長^トの来訪

45. 11. 24
米北一

本24日午後、カルフ・ビル・アジア社のハロウエイ社長他は、大河原アメリカ局長心得を訪問し、要旨次の如く語った。

1. 先般来、金武湾港の管理問題をめぐり極めて事実と及ばぬ報道が行われたため、カルフ社は非常に迷惑をこうむったので、真相を日本政府に知って貰いたく、関係資料(別添)を持参越した次第である。このあと通産省録

米北一 通産省録

山局長にも(同資料を参考の上)説明に行くつもりである。今後、外務省との連絡を密にするため、斎藤輸出販売部長を指名したのでよろしくお繋ぎ願いたい。(後刻、お方の森本をこの社に紹介したい。)

又、指令が1号の発出前、琉球政府はじめあちの方面に接触し、特に屋良主席には、右指令発出前にあいつに行ったら、同主席はこれ特に異論を唱えなかった。3ヶ月も何も言わなかったから、急に今になっていろいろ言っているのは驚いている。国政参加前でもあり、誰かが左めにする意図をもち、本問題を再燃させるものと思うが、誰が言っているのか判らな。右は、目下調査中。

3. (持参の資料を見せつ) 金武湾港に
 おける管理の範囲は、新聞報道のように
 湾内全区域ではなく、実際には極めて狭い
 区域である。しかし、平安座島において現在建
 設中の精油所の製品倉庫、製品タンク等が将来
 さらに必要になった場合には、周辺水域の埋立
 てを要すると思われるので、その際には、同区域の
 多小の拡大につき申請することになるものと思わ
 れる。(なお、1967年11月の琉球財産管理官の許
 可は、海底等の利用のためのもので、港湾管理
 とは別である。)
 地元の漁業組合には、すでに145,000ドル
 の漁業補償を行っており、その後さらに損害
 が起きれば、個々にこれを交渉していく方針

である。同湾内に海中道路を建設する
 ことについては、平安座島民が強くこれを望
 んでいたものであり、また、この建設には沖縄
 本島の与那城村議会の議決を要すること
 先般、同村議会では、これを11-0で可決し
 ている。琉球政府には、一昨年から南海
 中道路建設の申請をしておき、許可が下り
 るものと思っていたが、最近、反対派の人達が
 琉球政府に陳情し、許可の遅延を計って
 いる。この海中道路は、精油所の活動に
 とっても極めて必要のものである。(また、この海
 中道路は、隣りの宮城島民にとっても、平安
 座島—宮城島間が連がることになるれば、利
 益になる筈である。)

5

4. (外務省からの何らかのアドバイスがないかという点) 当方より、琉球政府と他関係方面とも折衝し、指令第1号に代り琉球政府が何らかの措置をとる方向へもっていくことが望まれる旨述べたのに対し、先方はそのようにしないと答えるとともに、そのためにも今後外務省と連絡を密にしないことを述べた。

5. (日本企業との合併問題は、どうなっているかという点) 精油所については、出先石油及び三菱^{石油}と話がつかっており、通産省の同意を待つばかりである。

精油所問題が片付けば、ターミナル問題につき通産省との話し合いを詰めたいと思っている旨述べた。

GA-6

外務省

秘密表示(朱印)

秘
無期限

部数指示	発信用	執務用	備考
主信	2	1	3
付			
原	その他		

発送日 昭和45年11月30日
 処理日
 発信 1世 タイプ 検査

文書課長 公信案 (分類)

公信番号 秘1合 第 4319 号 公信日付 昭和 45 年 11 月 28 日

大臣 主管 起案 昭和45年11月27日

政務次官

事務次官

外務審議官

外務審議官

官房長

アメリカ局長
参事官
北米第一課長

起案者 森本 電話番号 2466

協議先

受信者 在米 牛場大使
在沖繩 高瀬大使

発信者 外務大臣

写送付先 (希望発送日)

月 日

件名 1世
がっ社・社長の来訪 (記録送付)

GA-2 28 外務省 回覧番号

米北合オ4319号

昭和45年11月28日

在外公館長殿

外務大臣

(件名)

ゴルフ社社長の来訪(記録送付)

引用公・電信
日付・番号

24日、人口ウエイ・ゴルフ・オイルアジア社長は、大河原
アメリカ局長心得を来訪し、金武湾港の
管理問題につき述べたので、その際の記録
写し一部参考用に別添送付する。
本信送付先：米、沖準委

(会談記録)

(※印は文書課記入)

※ 付属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属船便(貨) 付属船便(郵)

GA-2-1

外務省

47.11.24

秘
無期限

条約局長
参 官
条約課長
法規課長

ガルフ社社長~~の~~来訪

45.11.24
米 北 一

本24日午後、ガルフ社~~の~~ハロウエイ~~社~~社長他は、大河原アメリカ局長心得を訪問し、

要旨次の如く語った。

1. 先般、金武湾港の管理問題をめぐり、極めて事実と及ばぬ報道が行われ、

ガルフ社は非常に迷惑をこうったので、真相を日本政府に知り、貰いたく、関係資料(別紙)を

持参越した次第である。このあと通産省録

GA-5

2777

外務省

2

山局長にも(同資料を参考の上)説明に行くと
ついでである。今後外務省との連絡と密

に打ち合わせ、~~森本~~輸出販売部長を指名し、この
よろしくお願ひしたい。(後刻お方の森本と
ご面談)

紹介をお願い。

又、指令お方の森本^(印)琉球政府は、あ
ゆる方面に接触し、特に屋良主席には、右指

令森本においさつに行つたが、同主席は、これ
特に異論を唱へなからぬ。3ヶ月ほど言

わすれおりの急に、今になっていろいろ言
えられたら、驚いてゐる。因政参加も

あり、誰かが左めに打意図をもち、本問題を
~~解決~~解決したいかと思うが、誰が言つて
いたか、よく流し

が判らな。右に目下調査中。

GA-6

外務省

3. (持参の資料を見せつ) 金武湾港における管理の範囲は、新聞報道のように湾内全区域ではなく、実際には極めて狭い区域である。しかし、平安産島において現在建設中の精油所の製品倉庫、製品タンク等が将来さらに必要になった場合には、周辺水域の埋立を要すると思われるので、その際には、同区域の多小の拡大につき申請することになるものと思われる。(なお、1967年11月の琉球賦産管理官の許可は、海底等の利用のためのもので、港湾管理とは別である。)

地元の漁業組合には、すでに145,000ドルの漁業補償を行っており、その後さらに損害が起これば、個々にこれを交渉していく方針

である。同湾内に海中道路を建設することについては、平安産島民が強くこれを望んでいるものであり、また、この建設は神縄本島の与那城村議会の議決を要することである。同村議会では、これを11-0で可決している。琉球政府には、一年前から右海中道路建設の意願をいし、許可が下りるものと思っているが、最近、反対派の人達が琉球政府に陳情し、許可の遅延を計っている。この海中道路は、精油所の活動にとっても極めて必要のものである。(また、この海中道路は、隣りの宮城島民にとっても、平安産島—宮城島間が連がることになるれば、利益になる筈である。)

4. (外務省からの何らかのアドバイスがないかという点で) 当方より、琉球政府との他関係方面とも折衝し、指令第1号に代り琉球政府が何らかの措置をとる方向へもっていくことが望まれる旨述べたのに対し、先方はそのようにしたいと答えるとともに、そのためにも今後外務省と連絡を密にしたいと述べた。

5. (日本企業との合併問題はどうかとの点の意向に対し) 精油所については、出光石油及び三菱石油と話がつかっており、通産省の同意を待つばかりである。精油所問題が片付けば、ターミナル問題につき通産省との話し合いを詰めたかと思つてゐる旨述べた。

Gulf Oil Company - East Asia

P. E. Holloway
PRESIDENT

C/o Pacific Gulf Oil, Ltd.
P. O. Box 43, Akasaka
Tokyo 107, Japan
Cable Address: CRUDEPAC Tokyo

November 24, 1970

Mr. Y. Ohkawara, Acting Director General
of the American Affairs Bureau
Ministry of Foreign Affairs
2-1, Kasumigaseki 2-chome
Chiyodaku, Tokyo

Dear Mr. Ohkawara:

In view of the number of inaccurate reports appearing in the press, Gulf wishes to clarify the intent of USCAR Directive No. 1 which confers upon Gulf the powers of Port Administration for a limited area of Kin Wan Bay immediately adjacent to Gulf's offshore terminal.

On September 7, 1967 the Government of the Ryukyu Islands under FIB License No. 378 granted Gulf the right to install, operate and manage a terminal on Heinza Island. To implement the GRI FIB Licenses, and before construction could begin, it was essential that Gulf obtain permission for long-term use and construction on a limited area of Heinza Island and in the waters adjacent thereto. Therefore, the Ryukyuan Property Custodian on November 10, 1969, issued a Permit which enabled Gulf to use the seabed, subsoil and superjacent waters within this limited area for a period of sixty (60) years - renewable by mutual agreement. Without this long-term "Permit", Gulf could not have constructed piers, underwater pipelines, the offshore mooring platform, and other facilities essential to fulfill its obligation to the GRI under FIB License No. 378 to establish a terminalling operation.

At about the same time, Gulf entered into a fisheries compensation agreement with certain Fisherman's Cooperative Associations under which U.S.\$145,000 was paid by way of compensation in respect to the limited area covered by the Permit.

Before starting to use the sea berth, Gulf, based on experience gained in the operation of a similar terminal in Bantry Bay, Ireland, realized a serious problem could arise with regard to control of surface traffic in the limited area immediately adjacent to the offshore mooring platform.

- 2 -

Mr. Y. Ohkawara

November 24, 1970

Control of surface traffic is mandatory in order to assure orderly navigation, maximum vessel safety and pollution control and is usually effected by the local Port Authority. Upon investigation, Gulf found there was no local Port Authority with jurisdiction and was advised by the GRI to petition USCAR for resolution of this problem. This situation was similar to that which existed at Bantry Bay when Gulf constructed its terminal there, and ultimately resulted in the appointment of Gulf as Port Authority by the Irish Government.

Gulf has at all times stated its willingness to abide by Japanese laws and regulations following jurisdictional reversion of the Ryukyu Islands. In pursuance of this expression and because of the experience we have had as Port Authority in Bantry Bay, we feel Gulf's management of the port facilities under the USCAR Directive No. 1 is considered compatible with Japanese legislation on the subject.

While Gulf would not presume to interpret Japanese laws, Law No. 218 of May 31, 1950 does permit local public entities actually managing port facilities, which up to the date of enactment of that Law they had borne the expenses of installation or maintenance, to establish a port authority.

Under the same law the foregoing provisions do not apply to ports of which the whole or a substantial portion of the facilities are maintained and administered by persons other than the state or local public entities, unless such persons request public entities to establish a port authority. In these cases the administration and maintenance of the port could be determined by the person who had previously administered and maintained such facilities.

For the reasons explained elsewhere in this Memorandum Gulf feels that the circumstances envisaged by this portion of the Law exactly reflects its own position. The area in respect of which it is now the port authority is only in relation to a portion of the total port area at Kin Bay and only to that portion which has been constructed by and will be maintained solely at the expense of Gulf.

We venture to think that the Law contemplated exactly this type of specialist technical operation involving exceptional hazards or skills as well as the burden of installation and maintenance.

Gulf's authority as Port Administrator pertains primarily to operational matters associated directly with safe vessel and terminal operation and pollution control. The boundaries of this limited area do not in any way restrict vessel movements in the majority of Kin Wan Bay or prevent the industrial development of the Bay area. Additionally,



A SUBSIDIARY OF GULF OIL CORPORATION

Mr. Y. Ohkawara

November 24, 1970

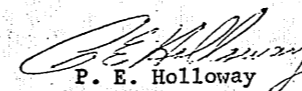
Gulf does not usurp the authority of any international, national or local authority regarding regulations or statutes pertaining to quarantine, customs immigration or similar matters. Gulf has paid all requisite income tax, tonnage tax and property taxes associated with its terminal operation.

Among other duties USCAR Directive No. 1 empowers Gulf to:

- a) Operate the port facilities 24 hours a day.
- b) Establish safety procedures to be adopted by all vessels within the port area to assure maximum protection against oil spillage and pollution of water or air.
- c) Control the movement of all vessels, barges, tugs or small craft entering, leaving and maneuvering within the port.
- d) Appoint compulsory Berthing Masters to assist in the handling of all vessels up to 326,000 DWT or larger.
- e) Levy service charges on vessels utilizing the terminal's facilities, tugs, mooring boats and Berthing Masters.

The foregoing comments are presented for your information. Certainly, in the light of the facts, it is evident that Gulf has not sought nor is seeking privileges that are not essential to the legal, commercial and safe operation of the facilities and it is not intended that such arrangements would be incompatible with or could not be adapted to conditions that will exist after reversion.

Sincerely yours,



P. E. Holloway

PEH/ty

cc: Mr. S. Honda, Director
Mining and Coal Bureau
Ministry of International Trade & Industry

条約局長 アメリカ局長
参事官
条約課長 北米才一課
法規課長

米民政府がガルフ社に対して「金武湾港」
に関する許可証について。

45. 12. 9.
米北一

標記：許可証は、国会要求資料の一部
となっている関連から、右許可証の公開性

関し、関係方面の聴取は、以下のと
おりにつき、ご参考まで。

1. 沖縄復帰準備委員会日本国政府代表事務所より米国民政府に照会したところ、先方は、

(1) 本件許可証は、日本政府代表事務所には、何時とも閲覧させるが、一般の第三者には

ケース・バイ・ケースで全希望者にこれを見せると
いうことはない。

(4) 日本政府が右許可証を国会に資料
として提出することは、差支えない。

旨述べている。

又、在京米大使館、シムツ書記官は、当課
加藤事務官に対し、許可証がガルフ社に

与えられた事実は、米民政府、琉球港湾管理課
の公報に記載されていると思うが、許可証

の内容全文が載せられているかどうかは不明で
ある旨述べている。(「シムツ」は、本パーミットは裁判記録に
近い性質のものではないかと思ふ
と云った。)

3. 東京に在るハロースタック・ガルフ社・青森輸出販売部長は、
当課森本に対し、偶々上京中のホッジス・ガルフ

エージェン・ターミナル社(本件許可証が与えられた沖縄

におけるガルフ社(そのもの) 総支配人は、米民政府から聞き及んでいるとして、本件に

関し、つぎの如く述べた旨、連絡越した。

(1) 米民政府は、右許可証の発出につき、^{とくに}公示

はしなうなが、ガルフ社に与える右許可証のコピーを琉球政府に送付しているので、希望

者は琉球政府において、誰でもそれを見ることができよう。しかし、琉球政府が公報の如きものに許可証を掲載したとは聞いていない。

(2) また、米民政府の琉球財産管理官の所へ

行けば、誰でもそれを見ることができると聞いている。

~~4. 上記のとおり、右許可証の公開物となつ~~

~~ては、現在必ずしも確認されはっていないが、~~

~~たが、一方、それが完全に非公開であるとして要請されることは認め難いところ~~

~~である。~~

大臣秘書官 条約課長
 官房総務参事官 官房書記官 法規課長
 アメリカ局長 参事官 北米第一課長
 1/1622

日本弁護士連合会の金武湾港に開す
 米民政府指令第1号の撤回要請

45. 12. 22
 米北一

22日午後、パシフィック・ガルフ社、青森輸出販売
 部長より、19日付 The Japan Times に報いられた
 (別添) 標記、撤回要請(字)を入手した。参
 照するに、一部別添(字)と送り越した
 の供覧です。右要請書は、ワソン米大統領
 佐藤総理のラポート官署参事官のほか、
 在京米大使にも送付されている由。

2

2. 右お、本件撤回要請は、別添(字)の
 通り(愛知大臣及び東郷前アメリカ局長
 あてにも別途送付越す(22日付本省受付)
 のこと申し添えます。

日弁連総第三四四号

昭和四五年二月十九日

日本弁護士連合会
会長 成富信夫

殿

沖縄金武湾港の独自の管理運営権を付与した
一指令第一号」の撤回の要請

本会は、琉球列島米国民政府が指令第一号をもつて米ガルフ社に対し、金武湾港の独自の管理運営権を付与したことに関し、別紙のとおり決議されましたので、琉球列島米国民政府及び日米両国政府に対し、決議の趣旨実現のため適切な処置をとられるよう強く要望いたします。

琉球列島米国民政府は、本年八月一日付指令第一号をもつて、沖縄本島中部金武湾の一部、平安座島の東北方にひろがる約十平方キロメートルの海域を金武湾港と指定し、平安座島に石油基地をもつ米企業ガルフ社に対し、六〇年間に亘り同港に対する独占的管理運営権を与えたが、その主たる内容は、出入港の自由、管理運営権譲渡の自由、すべての租税、関税、手数料の免除等租界の権益を附与するものである。

この指令は、第一に沖縄の返還を明後年にひかえ、米国企業の既得権益の保護をも定め、た日米共同声明を利用して一種の「かけこみ」を行なおうとすることを認めるものであり、港湾管理権者を政府または市町村に限定している民立法「港湾法」を排除し、沖縄官民の意思を無視するものであり、

第二に、六十年の長期間にわたる管理運営権を設定して施政権返還後も補償請求権を含めてその有効性を主張する可能性があること、今後発生する危険がある公害に対し関係当局が適切な措置をとるにつき大きな制約となること等、復帰後のわが国の主権行使に障害となるおそれがあり、長期間にわたる管理運営権を設定し、施政権返還後も補償請求権を含めてその有効性を主張する可能性があること、今後発生する危険がある公害に対し関係当局が適切な措置をとるにつき大きな制約となること等、復帰後のわが国の主権行使に障害を著しく侵害するおそれがある。

第三に、沿岸の多数の漁民の同海域に有する漁業権を完全に無視して港湾管理権を設定し、一私企業に独占的支配権を与えるため、同海域の利用を求める県民の要求を不当に抑圧し、また琉球政府の策定する地域開発計画の進行に大きな障害となる等、沖縄県民の人権を著しく侵害するおそれがある。

このような米国民政府の指令は人類普遍の原則である主権及び住民の自治権の尊重、財産権の不可侵、植民地的支配排除の諸原則に照らし極めて不当なものといわなければならぬ。

当合は、米国民政府がこのような指令をただちに撤回することを求めるとともに、日米両国政府が速やかに適切な措置をとることを強く要請する。

琉球列島米国民政府の指令をただちに撤回するよう強く要請する

日米両国政府

Okinawa File

**Gulf's Okinawa Concession
Opposed by Japan Bar Ass'n**

The Japan Federation of Bar Associations Monday sent a written appeal to U.S. President Richard Nixon against the recent U.S. step of granting an American oil firm the exclusive right to use an offshore area of Okinawa.

The appeal was sent in the name of the federation chairman Nobuo Naritomi. Copies of the appeal were also sent to Lt. Gen. James B. Lampert, U.S. High Commissioner of the Ryukyu Islands who was responsible for granting the right, and to Prime Minister Eisaku Sato.

Sending of the appeal demanding retraction of Lampert's directive of Aug. 1 that gave the right to the oil company had been decided at a special meeting of executives of the federation held earlier in the day.

Already made an issue by the Ryukyu Government, the controversial directive has given Gulf Asian Terminals, Inc. (GAT) in Okinawa the exclusive right to use a 10-square-kilometer spread of water in Kim Bay over a period of as long as 60 years.

The federation, in its appeal, declared that the directive had been issued "in disregard of Okinawa's own Port and Harbor Law reserving the power to use such inshore waters to the Government of the Ryukyus or local civic administrations."

The federation also expressed the fear that GAT would claim that the right was legally valid after the scheduled 1972 American return of the Okinawa islands to Japanese jurisdiction even if the directive itself is automatically dissolved by the reversion.

The Japan Times, Dec. 19, 1970

秘
無期限

アメリカ局長

参事官
北米第一課

参事官
参事官
参事官

金武湾内の海中道路建設問題

46.2.5

米北一

5日後、ペンシルバニア・ガルフ・社の本輸出販売
部員より、本件の現況等について、つぎのとおり電話連絡

越した(森本が聴取)ので、参考として、

1. 1月初めに琉球政府からガルフ社に対し海中道
路建設の許可が下りたこと、許可の条件

は、当初ガルフが申請していた工事計画から大
きく、かけ離れたもので、(1)右道路には、海水

GA-5

475

外務省

宇野(1/3)

本件米米関係

対策を確

認済み

可成り懸念

2

通過のため3つの穴をくり明け、1つの大き
な穴は、5トン未満の船舶が通行可能と

ならしめること。(2)この大きな穴の横巾を40m
とする。 (1) そのほか、道路下の直径

1mのパイプを40ヶ所設置し、海水の通過を
はかると、の3点を要求している。

2) ガルフ社には、琉球の要求は、(1) 3つの穴
を明けると、可成り長い橋を建てることを要し、

(2) 40ヶ所のパイプ設置は、100mおきに1本
のパイプを設置することなど(道路の全長4km弱)

(3) 1私業の経済性から

工事技術上、到底不可能な設計であり、
また、過去の道路建設の試みに照らしても、

台風の際には、このようなデザインでは強度の面
で大きな危険性があると考えている。

GA-6

外務省

4

(2) また、琉政のデザインに従うとすれば、膨大な追加投資を必要とし、一方琉政はこれに資金的援助を行なおうとする訳でもないので、ガルフ側は、妥協案として、(1) 同地域の船舶の通行頻度(1日数隻程度の由)からみて、5トン未満の船舶通過には横巾9~10mの穴の工学的強固からみて、(十分) (10) また、直径1mのパイプを2ヶ所から設置することは技術的に可能であると提案したが受け入れられなかった。

3(4) 琉政に対するデザインの必要性、その背景等につき琉政側は、(1) 海中道路そのもののデザインとしては、ガルフ案が最良のものと思うが、(2) 政治的理由から、巾40mの穴及び40ヶ所のパイプは是非必要なる述べ

9

ており、工学的必要性等については何ら説明されずにはいない。

(2) 然し、^{ガルフ}琉政 ^{の程度は}実施不可能なデザインを提示して、ガルフに手を引かせるとの意図に出ているものとも見受けられる。

離島問題は琉政にとって、大きな関心事であらうと思われ、海中道路はその対策としての意義あるものと認められる。(先般訪沖に山中総務長官も離島視察を行なわれた由)

(3) ガルフとしてもこの建設が遅れると、その事業 ^(不利益あり) 運営上困難と東洋といへども、これが不可能とせば、ホーン・クラフト等の交通手段を講ずることになるが、現地住民の海中道路に対する期待の大ききことを考慮し、道路建設

計画

5

を容易に放棄できなっと思つている。

琉政では、ガルフに許可を与えながら、ガルフ

がその条件に従わないために、これが遅延し
ている旨、関係住民に説明するであろうし

間に入つて、ガルフは辛うじて立場に置かれている。
(4) いすいせよ。現在、本件は双方の持合

がつたぬま、一頓座に在る状況にあり、何
時建設にかかるとなるかは、見透しが

つかない。